Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015 **Vragen gesteld door de leden der Kamer**

2015Z03279

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de veiligheid in tunnels* (ingezonden 25 februari 2015).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de uitzendingen van EénVandaag van onder andere 23 februari 2015[1]?

Vraag 2
Deelt u de conclusies zoals die in de uitzending getrokken worden dat van de oude tunnels geen enkele tunnel op basis van de eigen veiligheidsnorm van Rijkswaterstaat een voldoende krijgt?

Vraag 3
Wilt u per oude tunnel uw visie geven op de geconstateerde tekortkoming en daarbij aangeven wat er sinds het constateren van die tekortkoming aan gedaan is om deze weg te nemen? Het betreft tenminste de volgende tunnels en bijbehorende tekortkomingen:
Schipholtunnel: Door ontbrekende potentiaalvereffening kunnen bij blikseminslag het kabeldraagsysteem, de brandblusinstallatie en de masten van de objectverlichting onder stroom komen te staan. Het bedienings- en besturingssysteem functioneert niet meer. De hijsinstallatie kan niet meer worden gebruikt. De radioinstallatie in de tunnel voldoet niet meer en de intercom werkt niet. Bij een calamiteit kunnen bestuurders en hulpverleners niet worden geïnformeerd. De installatie voor laagspanning en die voor noodspanning voldoen niet. Er is onvoldoende tunnelventilatie. Vluchtwegen zijn niet zichtbaar. De constructie is er niet op gebouwd om de huidige belasting aan te kunnen, waardoor er een hoog risico op overbelasting is. De wapening van het beton is onvoldoende en het beton is kwetsbaar voor corrosie door vocht, koolstofdioxide en chloride. Door verandering van de rijbaanindeling is er een andere belasting van de rijbanen in de tunnel gekomen. Er is geen brandmelding en blusmogelijkheid tijdens brand. Bij de hoofddraagconstructie is er kans op bezwijken door onvoldoende draagkracht, scheuring in het veld aan de onderzijde en het bezwijken van voorspanningstaal.
Wijkertunnel: Het asfalt is te weinig stroef, wat een langere remweg geeft en slipgevaar oplevert. Er is een verhoogd risico op verkeersongelukken door een slecht wegdek. Door scheurvorming in het asfalt is de onderliggende

[1] http://regio.eenvandaag.nl/archief/57633/rijkstunnels_noord_holland_vol_mankementen

constructie aangetast door water en pekelzout, wat zorgt voor corrosie van staal. Er is sprake van het ontbreken van de brandwerende afsluiting van de kabeldoorvoer en er is gevaar voor brandoverslag. De detectielus werkt niet meer, wat kan leiden tot storingen in de verkeersignalering. Het hemelwater loopt via kabels in de mantelbuis. Door slechte afwerking van kabels is er kans op elektrocutie. Door lekkage in het beton van het dak is tocht voelbaar in het middenkanaal, waar in geval van brand de rook doorheen zal gaan.
Zeeburgertunnel: Er is sprake van storingen in het bedienings- en besturingssysteem. De brandmeldontruimingsinstallatie werkt niet, waardoor brand dus niet – of te laat – wordt geconstateerd. Er is onvoldoende zicht in de tunnels door niet werkende camera's.
Er zijn geen beelden van verkeer in de tunnel door defecte closed-circuit television camera's.
De dynamische bewegwijzering werkt niet naar behoren. Te hoge voertuigen worden niet gewaarschuwd. Noodstroomaggregaten werken niet. De telefooninstallatie werkt niet naar behoren. Er kunnen delen van het plafond op verkeer vallen. Er is onvoldoende druk in de vluchttunnel waardoor er giftige dampen in de vluchttunnel blijven hangen. Het verkeer van buis één kan niet worden omgeleid door een storing in de installatie. Er zijn scheuren of naden in het open asfalt, waardoor er een grotere kans op ongelukken is.

Vraag 4
Wilt u ten aanzien van de Tweede Coentunnel uw visie geven op de geconstateerde kritiekpunten? Het betreft tenminste de volgende aspecten:
Rijkswaterstaat bouwt door aan de tunnel terwijl de eigen tunnelveiligheidsbeambte een reeks aan gebreken constateert, die eerst verholpen zouden moeten worden.
Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam ruziën over de openstelling van de tunnel. Volgens Amsterdam wil Rijkswaterstaat zich niet aan de veiligheidsprotocollen houden. Uitstel van de opening van de tunnel dreigt.
In de Coentunnels worden geen sprinklerinstallaties aangebracht. Het gevolg is dat zwart-op-wit staat dat de brandweer bij een calamiteit de tunnel niet zal betreden.
In uitgewerkte scenario's rekent Rijkswaterstaat zelfs met tientallen doden, mocht er een vloeistofbrand ontstaan. Pas na 2,5 uur betreedt de brandweer de tunnel.
De Eerste (gerenoveerde) Coentunnel is door Rijkswaterstaat bewust niet verdiept tot 4,50 meter, maar heeft een doorrijhoogte van 4,20 meter gehouden. De reden voor het niet verdiepen zijn de kosten. De nieuwe Tweede Coentunnel heeft wel een doorrijhoogte van 4,50 meter. Het gevolg is dat een vrachtwagenchauffeur wel in noordelijke richting met een hoge vrachtwagen kan rijden, maar in zuidelijke richting niet.
Uit gegevens van Rijkswaterstaat blijkt dat gemiddeld één keer per dag de slagboom sluit vanwege een te hoge vrachtwagen en dat dit op sommige dagen vaker gebeurt. Rijkswaterstaat wist dat dit zou gebeuren.

Vraag 5
Deelt u de gedachte dat momenteel bijna alle tunnels die in beheer zijn van het Rijk niet voldoen aan de minimale veiligheidseisen, die Rijkswaterstaat zelf heeft opgesteld? Deelt u daarbij ook de gedachte dat de oorzaak gevonden moet worden in achterstallig onderhoud en het afschaffen van een onafhankelijk toezicht op de tunnelveiligheid?